CAPITULO 41. INSPECCION DE LOS REGISTROS DE MANTENIMIENTO DE UN OPERADOR AEREO (9 ASIENTOS O MENOS).

SECCION 1. ANTECENTES

1. OBJETIVO. Este capítulo provee una guía para inspeccionar los registros de mantenimiento de las aeronaves de un operador bajo la sub-sección 135.411 (a) (1) del RAD.

3. GENERALIDADES. Los registros de mantenimiento de aeronaves incluyen cualquier registro documentando la realización del trabajo en una aeronave. Los inspectores principales deben inspeccionar los registros de mantenimiento de un operador para asegurarse que cumplen los requisitos del RAD.

5. CRITERIOS DE VIGILANCIA. Durante la vigilancia de los registros de mantenimiento de las aeronaves de un operador, los inspectores principales deben determinar que todo el trabajo fue basado en la instrucción, procedimientos, o información que ha sido aprobada previamente o aceptada por el IDAC. Estos datos pueden ser:

a. Manuales del fabricante.
b. Boletines de servicio.
c. Cartas de servicio
d. Datos incluidos en los programas de mantenimiento y/o inspección del operador.
e. Órdenes o autorizaciones de ingeniería aprobadas.
f. Directivas de Aeronavegabilidad (AD).
g. Otros documentos aceptados.

7. IDENTIFICACION DEL PERSONAL.

A. Operadores Operando bajo Programas de Inspección. Los operadores bajo un programa de inspección no están autorizados para aprobar una aeronave para retorno al servicio. Por lo tanto, el nombre y número de licencia de la persona que realiza el trabajo y la persona que aprueba dicho trabajo deben ser provistos.

B. Operadores Operando bajo Programas de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continua. En el caso de un operador operando bajo programas de mantenimiento de Aeronavegabilidad Continua, un medio positivo de identificación, tal como numero de identificación de empleado, es requerido para cualquier persona que apruebe el trabajo.

9. RETENCION DE LA LIBERACION DE AERONAVEGABILIDAD.

A. Los operadores que operan bajo programas de mantenimiento de aeronavegabilidad continua, necesitan retener el registro de cada liberación de aeronavegabilidad hasta que el trabajo de igual contenido, sea repetido o remplazado por otro trabajo o por un año después que el trabajo es realizado.

B. Los operadores bajo un programa de inspección no requieren una liberación de aeronavegabilidad.

11. REGISTROS DE TIEMPO TOTAL EN SERVICIO. El tiempo total en servicio continúa en la vida de la aeronave. El reacondicionamiento del motor y certificación a cero horas/tiempo calendario en servicio no se debe confundir con la certificación de tiempo cero desde el reacondicionamiento. La certificación de tiempo cero desde el reacondicionamiento no afecta el cálculo del tiempo total en servicio.

13. PIEZAS CON VIDA LIMITADA.

Los operadores deben tener un estado actualizado de los artículos de vida limitada. Este registro indica el tiempo en servicio acumulado actual de cada artículo de vida limitada. Esto se hace proporcionando los registros para cada artículo que muestra cada segmento de sus operaciones en servicio desde su fabricación. Esto puede ser cumplido por uno de lo siguiente:

a. Un registro de auditoria de seguimiento que provee un registro del tiempo en servicio del artículo.

b. Un seguimiento de auditoria del tiempo que proporciona un registro del tiempo en servicio continúo.

15. REGISTROS DE REACONDICIONAMIENTO. Un operador debe mantener registros de reacondicionamiento de cualquier elemento que lo requiera por el programa de inspección o mantenimiento del operador. Estos registros deben ser mantenidos hasta que el trabajo es remplazado o repetido por trabajo de alcance y detalle equivalente.

17. ESTADO DE INSPECCION. El estado de la inspección define el trabajo que ha sido y esta programado a ser realizado de acuerdo con el programa de mantenimiento o inspección. Los registros de estado de inspección deben mostrar lo siguiente:

a. El tipo mas reciente de inspección

b. El tiempo en el cual la inspección fue realizada

c. El tiempo desde la inspección mas reciente expresada en términos de horas, ciclos, o tiempo calendario.

d. El tiempo programado y tipo de la próxima inspección

19. DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD (AD). El operador debe mantener el estado actual de todas las AD aplicables para el equipo del operador. Algunas fuentes aceptables de procedimientos para cumplir con las AD son:

a. Boletines de servicio

b. Cartas de servicio

c. Instrucciones de servicio provistas en las Directivas de Aeronavegabilidad

d. Autorizaciones u órdenes de ingeniería aprobadas

21. REPARACIONES Y ALTERACIONES MAYORES. Se requiere que el operador retenga los registros de alteraciones y reparaciones mayores.

23. REGISTROS DEL TALLER AERONAUTICO DE LOS TRABAJOS REALIZADOS EN AERONAVES DEL OPERADOR.

A. Los talleres aeronáuticos que realizan trabajos para operadores deberán cumplir dichos trabajos de acuerdo con el programa de mantenimiento del operador.

B. Los talleres aeronáuticos se les requiere conservar los registros de trabajo por 2 años, Sub-sección 145.219(c) del RAD. Algunos operadores han reportado que los registros de mantenimiento no están siempre disponibles en los talleres aeronáuticos más allá del período de retención de (2) años. Para evitar esta situación, a los operadores se les debe requerir una copia de la documentación del trabajo del taller aeronáutico en el momento en que el trabajo es realizado. El operador es siempre responsable de obtener y retener estos registros requeridos por el IDAC.

SECCION 2 PROCEDIMIENTOS

1. REQUISITOS Y COORDINACION.

A. Requisitos

- Conocimiento de los requisitos regulatorios de los RAD 91 y 135.
- Terminación del Curso de Adiestramiento para Inspectores de Aeronavegabilidad o su equivalente previo.
- Familiaridad con el tipo de operación a inspeccionar.

B. Coordinación.

(1) Esta tarea requiere coordinación con los inspectores principales y también requerir de la asistencia de la División de Análisis y Procedimientos Técnicos del Departamento de Aeronavegabilidad, si es necesario.

3. REFERENCIAS Y AYUDAS DE TRABAJO.

A. Referencias:

- RAD 121 y 135

B. Ayuda de Trabajo. Ninguna

5. PROCEDIMIENTOS.

A. Programar la Inspección. El programa de inspección es determinado, según aplique, por:

- Departamento de Aeronavegabilidad.
- Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

B. Revisar los archivos del Departamento de Aeronavegabilidad.

C. Inspeccionar los Registros de Mantenimiento. Asegurarse que el operador ha retenido los registros de inspección/mantenimiento/alteración para cada aeronave, incluyendo estructura, motor, hélice y accesorios.

(1) Para los operadores que operan bajo un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua, estos registros deben incluir lo siguiente:

(a) Una descripción del trabajo realizado (datos aceptables al IDAC), incluyendo la fecha de terminación.

(b) Si la persona que realiza el trabajo no es un empleado del operador, los siguientes datos del personal deben ser provistos:

- Nombre
- Número de licencia
- Tipo de licencia

(c) La firma u otra identificación positiva de la persona que aprueba el trabajo

(2) Para operadores que operan bajo un programa de inspección, estos registros deben incluir lo siguiente:

(a) Una descripción del trabajo realizado (datos aceptables al IDAC), incluyendo la fecha de terminación,

(b) Para la persona que realiza el trabajo, deben ser provistos:

- Nombre
- Numero de licencia
- Tipo de licencia

(c) La firma y número de licencia de la persona que aprueba el trabajo.
D. Asegurarse que el Operador ha mantenido los Registros de Liberación de Aeronavegabilidad.

(1) Para operadores que operan bajo un programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua, los registros de liberación de aeronavegabilidad deben ser mantenidos hasta que la liberación de aeronavegabilidad es repetida o reemplazada, o por lo menos 1 año.

(2) Los operadores que operan bajo un programa de inspección no se les requiere liberaciones de aeronavegabilidad, pero mantener sus aeronaves de acuerdo con los RAD 43 y 91.

E. Inspeccionar los Registros de Tiempo Total en Servicio. Asegurarse que el operador mantenga los registros del tiempo total en servicio para la estructura, motor, hélices y rotores.

F. Inspeccionar los Registros de Vida Limitada. Asegurarse que el operador mantiene registros para las piezas de vida limitada, como sigue:

- Estructura
- Motor
- Hélice
- Accesorios
- Rotor

G. Inspeccionar el Registro de Reacondicionamiento. Asegurarse que el operador tiene registros de todas las piezas que requieren ser reacondicionadas, que incluyen el tiempo desde el ultimo reacondicionamiento (horas, ciclos, o tiempo calendario).

H. Inspeccionar los Registros del estado de las Inspecciones. Asegurarse que el operador tiene registros del estado actual de las inspecciones, que incluyen la información siguiente:

- Tipo, fecha y tiempo (horas, ciclos, o fecha calendario) de la inspección y la fecha próxima.
- Tiempo total de la aeronave en servicio.

I. Inspeccionar los Registros de las Directivas de Aeronavegabilidad. Asegurarse que el operador tiene los registros de cumplimiento de las Directivas de Aeronavegabilidad que incluyen la siguiente información:

- El numero de la AD, con fecha y numero de su última revisión.
- El método de cumplimiento.
- La fecha próxima y tiempo recurrente de la AD.

(1) Incluir la vigilancia de las AD en todo el trabajo en el cual un operador realiza mantenimiento. Cumplir la verificación de las AD con los siguientes métodos:

(a) Cumplir la vigilancia real de las AD. Para asegurarse que las AD son cumplidas correctamente, una revisión de la documentación tales como, Orden de Ingeniería (EO), tarjetas de trabajo, referencias al manual de mantenimiento y boletines de servicio.

(b) Realizar la verificación física de las AD previa.

(2) Asegurarse que las AD están por código ATA 100. Incluir en los comentarios los números de las AD verificadas y resaltar cualquier incumplimiento encontrado.

J. Inspeccionar los Registros de Alteraciones y Reparaciones mayores. Asegurarse que el operador mantiene un registro de todas las alteraciones y reparaciones mayores.

K. Inspeccionar el Sistema de Registros. Asegurarse que los registros del operador están mantenidos de acuerdo con el sistema de mantenimiento de registros.

L. Analizar los Registros. Evaluar todas las deficiencias para determinar si se requieren acciones correctivas.

M. Informar al Operador. Discutir la inspección. Informar al operador de las deficiencias durante la inspección y discutir como resolverlas.

7. RESULTADOS DE LA TAREA.

A. La terminación de esta tarea puede resultar en lo siguiente:

- Si la inspección fue realizada por el PMI, un reporte de las deficiencias debe ser sometido al Departamento de Aeronavegabilidad
- Una carta al operador confirmando los resultados de la inspección.

- Reportes de Investigación de coerción, si aplica.

B. Documentar la Tarea. Archivar toda la documentación de apoyo en el archivo del Departamento de Aeronavegabilidad.

9. ACTIVIDADES FUTURAS. Ninguna